Deutscher Bundestag **Drucksache 15/199**
15. Wahlperiode 17. 12. 2002

Gesetzentwurf

der Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG)

A. Problem und Ziel

Eine der zentralen Gestaltungsfragen für die Zukunft in Deutschland ist der Erhalt und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und damit die Sicherung von Mobilität und Wachstum. Die bisherige Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über den allgemeinen Haushalt stößt an ihre Grenzen. Hierfür ist die Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft der Einstieg von der bisher praktizierten Haushaltsfinanzierung in eine mittelfristig beabsichtigte Nutzerfinanzierung. Als zeitliche erste Einnahmequelle sollen dieser Gesellschaft daher Einnahmen aus der ab 2003 vorgesehenen Einführung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw zufließen. Finanzieren soll die Gesellschaft damit zunächst das Anti-Stau-Programm der Bundesregierung. Mit dem Anti-Stau-Programm sollen über die regulären Verkehrsinfrastrukturinvestitionen hinaus gravierende Engpässe im Autobahnnetz, im Schienennetz und im Netz der Bundeswasserstraßen schneller entlastet werden. Damit wird dem Ansatz der integrierten Verkehrspolitik, die nicht einen Verkehrsträger bevorzugt, sondern auf die jeweiligen Stärken und die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger setzt, Rechnung getragen.

So dienen die Maßnahmen für die Schiene und die Wasserstraße letztlich auch der Straße, da die Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßennetz auch Entlastungen der Straße mit sich bringt. Dem Systemwechsel zur Nutzerfinanzierung und dem Ansatz der integrierten Verkehrspolitik entsprechend werden auch die Nutzerentgelte der Bundeswasserstraßen in die Gesellschaft fließen, um daraus weitere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen finanzieren zu können. Durch diesen Finanzierungskreislauf wird sichergestellt, dass die von den Nutzern erhobenen Nutzerentgelte in hohem Umfang der Infrastruktur zugute kommen. Da die Nutzerentgelte nicht so hoch sind, um mit ihnen alle notwendigen Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen des Bundes finanzieren zu können, bedarf es weiterhin der Bereitstellung von Mitteln im Bundeshaushalt.

Da über eine Mobilisierung privaten Kapitals bei der Verkehrswegefinanzierung breiter Konsens besteht, soll die Gesellschaft auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von privatwirtschaftlichen Projekten übernehmen. Hierbei handelt es sich um die Wahrnehmung von überwiegend neuen Aufgaben nichthoheitlicher Art, die ausschließlich dem Bund zugewiesen sind und im Rahmen des verfassungsrechtlich Zulässigen der Gesellschaft übertragen werden sollen.

B. Lösung

Gesetzliche Ermächtigung zur Übertragung von Aufgaben auf eine Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft des Bundes in privater Rechtsform.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Für den Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes geringfügige Personal- und Sachausgaben. Für das Jahr 2003 sind im Entwurf des Bundeshaushalts 500 000 Euro veranschlagt. Ab dem Jahr 2004 werden 1 Mio. Euro pro Jahr erforderlich. Diese Ausgaben werden zunächst im Rahmen der Deckungsfähigkeit aus dem Einzelplan 12 zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis werden sämtliche Verwaltungsausgaben der Gesellschaft aus den Einnahmen aus der Autobahnmaut und damit für den Bund haushaltsneutral finanziert.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände ergibt sich keine Kostenbelastung.

E. Sonstige Kosten

Durch das vorliegende Gesetz entstehen der deutschen Wirtschaft und dem Verbraucher keine Mehrkosten. Es werden keine Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, erwartet. Auch nur geringfügige Auswirkungen auf Einzelpreise sind nicht denkbar.

Entwurf eines Gesetzes zur Errichtung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zur Finanzierung von Bundesverkehrswegen (Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz – VIFGG)

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

§ 1

Errichtung der Gesellschaft

(1) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, Aufgaben des Bundes der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes einer Gesellschaft des privaten Rechts in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung zu übertragen. Hoheitliche Befugnisse sind nicht übertragbar. Die Gesellschaft steht im Eigentum des Bundes.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wird ermächtigt, Aufgaben des Bundes im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von Projekten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz vom 30. August 1994 (BGBl. I S. 2243), geändert durch Gesetz vom 1. September 2002 (BGBl. I S. 3442), (oder: Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom … (BGBl. I S. …)) und anderer, vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte der Verkehrswegeinfrastruktur auf die Gesellschaft zu übertragen. Hoheitliche Befugnisse sind nicht übertragbar.

§ 2

Gegenstand der Gesellschaft

(1) Die Gesellschaft verteilt Mittel aus:

1. dem Gebührenaufkommen nach dem Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (Autobahnmautgesetz für schwere Nutzfahrzeuge) vom 5. April 2002 (BGBl. I S. 1234) in der jeweils geltenden Fassung,
2. den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen,

die ihr jeweils vom Bund zur Verfügung gestellt werden, nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen zur Finanzierung der in § 1 Abs. 1 genannten Vorhaben. Die Gesellschaft ist nicht berechtigt, Anleihen und Kredite aufzunehmen, Bürgschaften, Garantien oder ähnliche Haftungen zu übernehmen oder Kredite zu gewähren.

(2) Aus Gebühren und Abgaben nach Absatz 1 zu finanzierende Verkehrswegevorhaben werden als Anlage zu einer besonderen Titelgruppe im Bundeshaushaltsplan aufgeführt. Von der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft nicht verausgabte Mittel nach Absatz 1 werden zusätzlich im jeweils folgenden Haushaltsjahr, spätestens mit dem übernächsten Bundeshaushalt, bereitgestellt. Dabei sind die tatsächlichen Ist-Einnahmen und Ist-Ausgaben zu berücksichtigen.

§ 3

Berichte

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen berichtet dem Deutschen Bundestag jährlich über den Fortgang der Realisierung der über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft finanzierten Verkehrsinfrastrukturprojekte und die Tätigkeit der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft.

§ 4

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Berlin, den 17. Dezember 2002

Franz Müntefering und Fraktion
Katrin Dagmar Göring-Eckardt, Krista Sager und Fraktion

Begründung

I. Allgemeiner Teil

A. Zielsetzung

Eine der zentralen Gestaltungsfragen für die Zukunft in Deutschland ist der Erhalt und die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und damit die Sicherung von Mobilität, Wirtschaftswachstum und Beschäftigungsaufbau. Nach aktuellen Prognosen werden in den nächsten 15 Jahren der Personenverkehr um 20 % und der Güterverkehr um 64 % wachsen.

Vor dem Hintergrund dieser Verkehrsprognosen für die neue Bundesverkehrswegeplanung wächst auch die infrastrukturpolitische Herausforderung. Der Neu- und Ausbaubedarf der Bundesverkehrswege, aber auch der auf Grund des wachsenden Anlagevermögens steigende Erhaltungsbedarf lässt sich mit herkömmlichen Finanzierungsinstrumenten allein nicht mehr bewältigen. Um auf diese Herausforderung zu reagieren, sind neben der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur über den allgemeinen Haushalt neue Finanzierungsformen zu erschließen. Infrastrukturpolitik ist Langfristpolitik. Deshalb benötigen alle Beteiligten (Bund, Länder, Gemeinden, aber auch Infrastrukturersteller und Infrastrukturnutzer) gesicherte Kontinuität bei der Planung und Finanzierung der Infrastruktur.

Bisher ist Verkehrsinfrastrukturfinanzierung nahezu ausschließlich Haushaltsfinanzierung. Der Einstieg in die streckenabhängige Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw ab 2003 bedeutet auch einen grundlegenden Systemwechsel von der reinen Haushaltsfinanzierung zur Nutzerfinanzierung. Wie in vielen anderen europäischen und außereuropäischen Ländern sowie im Kontext der gemeinsamen EU-Verkehrspolitik werden die Nutzer in Deutschland durch eine verursachergerechte Wegekostenanlastung stärker an der Infrastrukturfinanzierung beteiligt.

Wesensmerkmal der Nutzerfinanzierung ist, dass die Nutzerentgelte dem Nutzungszweck zugute kommen. Dies gilt auch für den Verkehrsbereich und ist auch für die gesellschaftliche Akzeptanz des Systemwechsels unerlässlich. Deshalb ist es erforderlich, Wegeabgaben zu bündeln und der Verkehrsinfrastruktur gezielt zuzuführen.

Die Bündelungsfunktion für die erhobenen Nutzerentgelte aus der Verkehrswegebenutzung erfordert eine neue innovative Struktur. Die Gründung einer im Auftrag des Bundes handelnden Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft in privater Rechtsform ist hierfür der Einstieg von der bisher praktizierten reinen Haushaltsfinanzierung in eine Nutzerfinanzierung. Zugleich bewirkt die Gründung der Gesellschaft eine Transparenz für die Verkehrswegenutzer über die Verwendung der entrichteten Nutzerentgelte.

Dadurch können insbesondere folgende Ziele erreicht werden:

- Verdeutlichung des Kreislaufs Gebührenerhebung/Gebührenverwendung,
- Finanzierung von verkehrsträgerübergreifenden Bauprogrammen (Beispiel: Anti-Stau-Programm) aus einer Hand,
- Entlastung von Aufgaben der öffentlichen Hand.

Eine Finanzierungsgesellschaft für die Verkehrsinfrastruktur ist dafür ein innovatives Instrument. Mit der Einführung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw wird der Schwerlastverkehr stärker an der Finanzierung seiner Wegekosten beteiligt. Einnahmen aus dieser Nutzergebühr sollen, soweit dies die Richtlinie 1999/62/EG der EU zulässt, über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft in die Infrastruktur bei Straße, Schiene und Wasserstraße zurückfließen. Die Gründung dieser Gesellschaft ist ein Kernelement der notwendigen Verkehrsreform, die auf eine Stärkung aller Verkehrsträger und auf ein verbessertes Zusammenwirken zur Herstellung eines integrierten Verkehrssystems zielt. Mit der Gründung einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft greift die Bundesregierung auch Vorschläge der unabhängigen Kommission „Verkehrsinfrastrukturfinanzierung“ auf, die ihren Bericht am 5. September 2000 vorstellte.

Mit der Errichtung einer Finanzierungsgesellschaft für Verkehrsinfrastruktur wird eine Regelung in Artikel 2 Abs. 2 des Straßenbaufinanzierungsgesetzes vom 28. März 1960 aufgegriffen. Diese Vorschrift ermächtigt dazu, die Finanzierung des Baus von Bundesfernstraßen einer Gesellschaft des privaten Rechts zu übertragen. Dieser Gedanke wird mit dem jetzt vorgelegten Gesetz fortgeführt und auf die Finanzierung der Infrastruktur der Verkehrsträger Bundeswasserstraßen und Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes erweitert. Hierdurch wird der integrative Charakter der Verkehrspolitik der Bundesregierung und der politische Gestaltungswille in Richtung einer ganzheitlichen, vernetzten Infrastruktur sichtbar.

Als zeitlich erste Einnahmequelle sollen dieser Gesellschaft Einnahmen aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw zufließen. Finanzieren soll sie damit zunächst und vorrangig das so genannte Anti-Stau-Programm. Mit dem Anti-Stau-Programm sollen über die regulären Verkehrsinfrastrukturinvestitionen hinaus gravierende Engpässe im Autobahnnetz, im Schienennetz der Eisenbahnen des Bundes und im Netz der Bundeswasserstraßen schneller entlastet werden. Das auf 5 Jahre (2003 bis 2007) angelegte Zusatzprogramm hat ein Investitionsvolumen von 3,78 Mrd. Euro. Hiervon entfallen 1,89 Mrd. Euro auf die Bundesautobahnen, 1,43 Mrd. Euro auf die Bundesschienenwege und 0,46 Mrd. Euro auf die Bundeswasserstraßen. Damit wird dem Ansatz der integrierten Verkehrspolitik, die nicht einen Verkehrsträger bevorzugt, sondern auf die jeweiligen Stärken und die Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger setzt, Rechnung getragen. So dienen die Maßnahmen für die Schiene und die Wasserstraßen letztlich auch der Straße, da die Beseitigung von Engpässen im Schienen- und Wasserstraßennetz auch Entlastungen der Straße mit sich bringt. Dem Systemwechsel zur Nutzerfinanzierung und dem Ansatz der integrierten Verkehrspolitik folgend, werden folgerichtig auch die der deutschen Verfügung unterliegenden Abgaben der gebührenpflichtigen Bundeswasserstraßen in die Gesellschaft fließen, um daraus Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen finanzieren zu können.

Das Gesetz beschränkt sich – dem geltenden Recht entsprechend – darauf, den Bund zu ermächtigen, bestimmte Nut-

zerentgelte, die bei der Nutzung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen erhoben werden und dem Bund zustehen, der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zuzuweisen. Sofern dem Bund bei geänderter Rechtslage auch Nutzerentgelte aus der Benutzung anderer Verkehrswege zufließen, könnten diese in Zukunft ebenfalls der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft zugewiesen werden. Durch diesen Kreislauf wird sichergestellt, dass von den Nutzern erhobene Entgelte der Infrastruktur zugute kommen. Die Nutzerfinanzierung wird die Haushaltsfinanzierung jedoch nicht vollständig ersetzen können.

Angesichts des Ziels der weiteren Haushaltskonsolidierung sind bei der Verkehrswegefinanzierung neue Finanzierungswege auszuschöpfen. Innerhalb der Bundesregierung besteht über eine Mobilisierung privaten Kapitals bei der Verkehrswegefinanzierung breiter Konsens. Die Gesellschaft soll daher auch Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung der privatwirtschaftlichen Realisierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben übernehmen. Dabei handelt es sich um Betreibermodelle nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz, aber auch um andere, vergleichbare privatwirtschaftliche Projekte.

Entsprechend der gegenwärtigen Rechtslage, werden hierbei der Gesellschaft nur solche nichthoheitlichen Aufgaben übertragen, die ausschließlich dem Bund und nicht den Ländern zugewiesen sind, insbesondere somit Prüfungsaufgaben, z. B. die Ermittlung geeigneter Betreibermodelle einschließlich die Betreuung und Auswertung von Machbarkeitsstudien sowie die Vergabe von Konzessionen einschließlich die Ausschreibung und Aufbereitung der Vergabeunterlagen. Ferner können Aufgaben im Rahmen der Abwicklung von Betreibermodellen übertragen werden, z. B. die Koordinierung der Arbeiten im Zusammenhang mit der Rückgabe- und Übernahmeinspektion des Bauwerks. Die Wahrnehmung dieser überwiegend neuen und zusätzlichen Aufgaben soll daher außerhalb der ministeriellen Verwaltung im Rahmen des verfassungsrechtlich Zulässigen der Gesellschaft zur Erledigung zugeführt werden.

Mit dem vorliegenden Gesetz soll dem Bund die Ermächtigung eingeräumt werden, einer Gesellschaft privaten Rechts, die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft als GmbH mit dem Bund als alleinigem Gesellschafter, Aufgaben zu übertragen. Der Gesellschaft sollen das Aufkommen aus der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw sowie die der deutschen Verfügung unterliegenden Abgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen zufließen. Diese Mittel sollen nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen auf Infrastrukturvorhaben des Bundes verteilt werden. Bisher vom Bund wahrgenommene Verwaltungsaufgaben sollen der Gesellschaft zur Erledigung zugeführt werden.

Zugleich soll mit dem Gesetz dem Bund die Ermächtigung eingeräumt werden, der Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft Aufgaben im Zusammenhang mit der Vorbereitung, Durchführung und Abwicklung von Projekten nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz und anderer, vergleichbarer privatwirtschaftlicher Projekte der Verkehrswegeinfrastruktur zuzuweisen.

Hoheitliche Befugnisse gehen auf die Gesellschaft nicht über.

B. Kosten

Für den Bund entstehen bei der Durchführung des Gesetzes geringfügige Personal- und Sachausgaben. Für das Jahr 2003 sind im Entwurf des Bundeshaushalts 500 000 Euro veranschlagt. Ab dem Jahr 2004 werden 1 Mio. Euro pro Jahr erforderlich. Diese Ausgaben werden zunächst im Rahmen der Deckungsfähigkeit aus dem Einzelplan 12 zur Verfügung gestellt. Im Ergebnis werden sämtliche Verwaltungsausgaben der Gesellschaft aus den Einnahmen aus der Autobahnmaut und damit für den Bund haushaltsneutral finanziert.

Für die Haushalte der Länder, Gemeinden und Gemeindeverbände hat dieses Gesetz keine Auswirkungen auf die Kosten.

C. Auswirkungen auf die Preise

Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten. Auch nur geringfügige Auswirkungen auf Einzelpreise sind nicht erkennbar.

D. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes folgt aus Artikel 73 Nr. 6a, Artikel 74 Abs. 1 Nr. 21 sowie aus Artikel 74 Abs. 1 Nr. 22 Grundgesetz. Die Voraussetzungen des Artikels 72 Abs. 2 des Grundgesetzes liegen vor. Der Bund hat in diesem Bereich das Gesetzgebungsrecht, weil die ihm zustehenden Gebührenaufkommen aus der Maut für schwere Nutzfahrzeuge und aus den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen nach gesetzlicher Vorgabe nunmehr über die zu gründende Gesellschaft für Verkehrsinfrastrukturvorhaben des Bundes verteilt werden. Bei der Verteilungsfunktion dieser Bundesmittel durch die vorgesehene Gesellschaft nach Weisung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen handelt es sich um eine Organisationsprivatisierung im Bundesbereich, für die der Bund die Befugnis zur Gesetzgebung besitzt. Entsprechendes gilt für die Wahrnehmung von Prüfungsaufgaben im Zusammenhang mit der Realisierung von privatwirtschaftlichen Projekten der Verkehrswegeinfrastruktur.

II. Besonderer Teil

Zu den einzelnen Vorschriften

Zu § 1

Die Ermächtigung, eine Gesellschaft des privaten Rechts mit nichthoheitlichen Aufgaben der Finanzierung von Neubau, Ausbau, Erhaltung, Betrieb und Unterhaltung von Bundesfernstraßen und Bundeswasserstraßen sowie von Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen der Schienenwege der

Eisenbahnen des Bundes zu beauftragen, bedarf einer gesetzlichen Regelung.

Absatz 2 enthält die gesetzliche Ermächtigung, nichthoheitliche Prüfungsaufgaben des Bundes im Zusammenhang mit der Realisierung von privatwirtschaftlichen Projekten der Verkehrswegeinfrastruktur der Gesellschaft zur Erledigung zuzuweisen. Soweit es sich um Betreibermodelle nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz handelt, kommen insbesondere Aufgaben im Zusammenhang mit der Regulierung der Mauthöhe in Betracht. Dies umfasst die bautechnische Prüfung der eingereichten Rechnungslegung sowie die betriebswirtschaftliche und gebührenrechtliche Analyse der auf die Mautgebühr umlegbaren Kosten. Dabei handelt es sich um eine während der Konzessionslaufzeit stetig durchzuführende Aufgabe.

Zu § 2

§ 2 regelt den Gegenstand der Gesellschaft. Absatz 1 bestimmt, dass die Gesellschaft Mittel aus der Erhebung der streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr für schwere Lkw sowie die Mittel aus den der deutschen Verfügung unterliegenden Schifffahrtsabgaben der abgabenpflichtigen Bundeswasserstraßen verteilt. Die Mittelverteilung erfolgt jeweils nach Maßgabe der jährlichen Haushaltsgesetze und nach den Weisungen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. In Absatz 1 ist zugleich bestimmt, dass die Gesellschaft keine Anleihen und Kredite aufnehmen, Bürgschaften, Garantien oder ähnliche Haftungen übernehmen oder Kredite gewähren kann.

In Absatz 2 ist festgelegt, dass die von der Gesellschaft zu finanzierenden Vorhaben als Anlage zu einer besonderen Titelgruppe im Bundeshaushaltsplan aufzuführen sind. Zugleich wird bestimmt, dass von der Gesellschaft nicht verausgabte Mittel zusätzlich im nächsten oder übernächsten Haushaltsjahr bereitgestellt werden, wobei die tatsächlichen Ist-Einnahmen und Ist-Ausgaben zu berücksichtigen sind.

Zu § 3

§ 3 schreibt eine jährliche Berichtspflicht des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen über die von der Gesellschaft wahrgenommenen Aufgaben gegenüber dem Deutschen Bundestag fest.

Zu § 4

§ 4 regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333